Loco. revue

N° 269
JANVIER 1967

Bonne Année !

La revue des amateurs de chemins de fer

N° 269 JANVIER 1967 - VOLUME XXVI

3,60 F

LA CC HORNBY-HO - MODELES HO "SNCF" EXISTANTS - CT2 "6

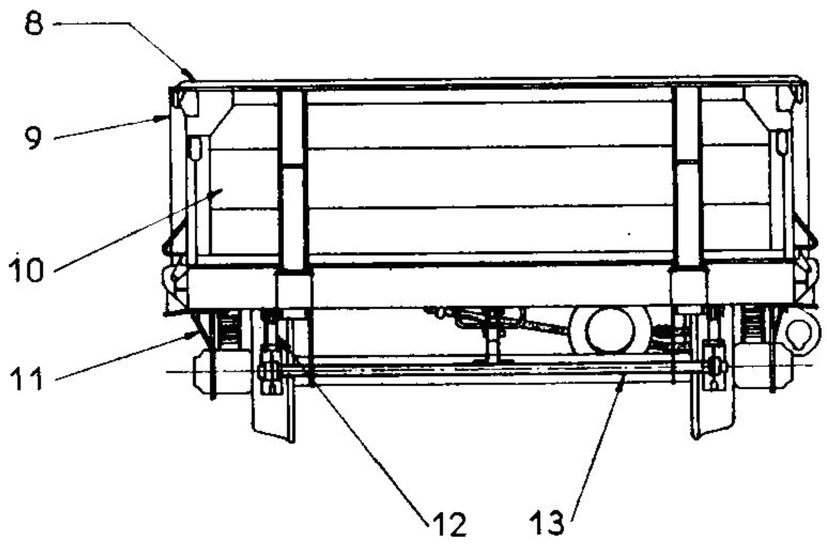
Editions Loco-Revue, Le Sablen, Auray Morbihan

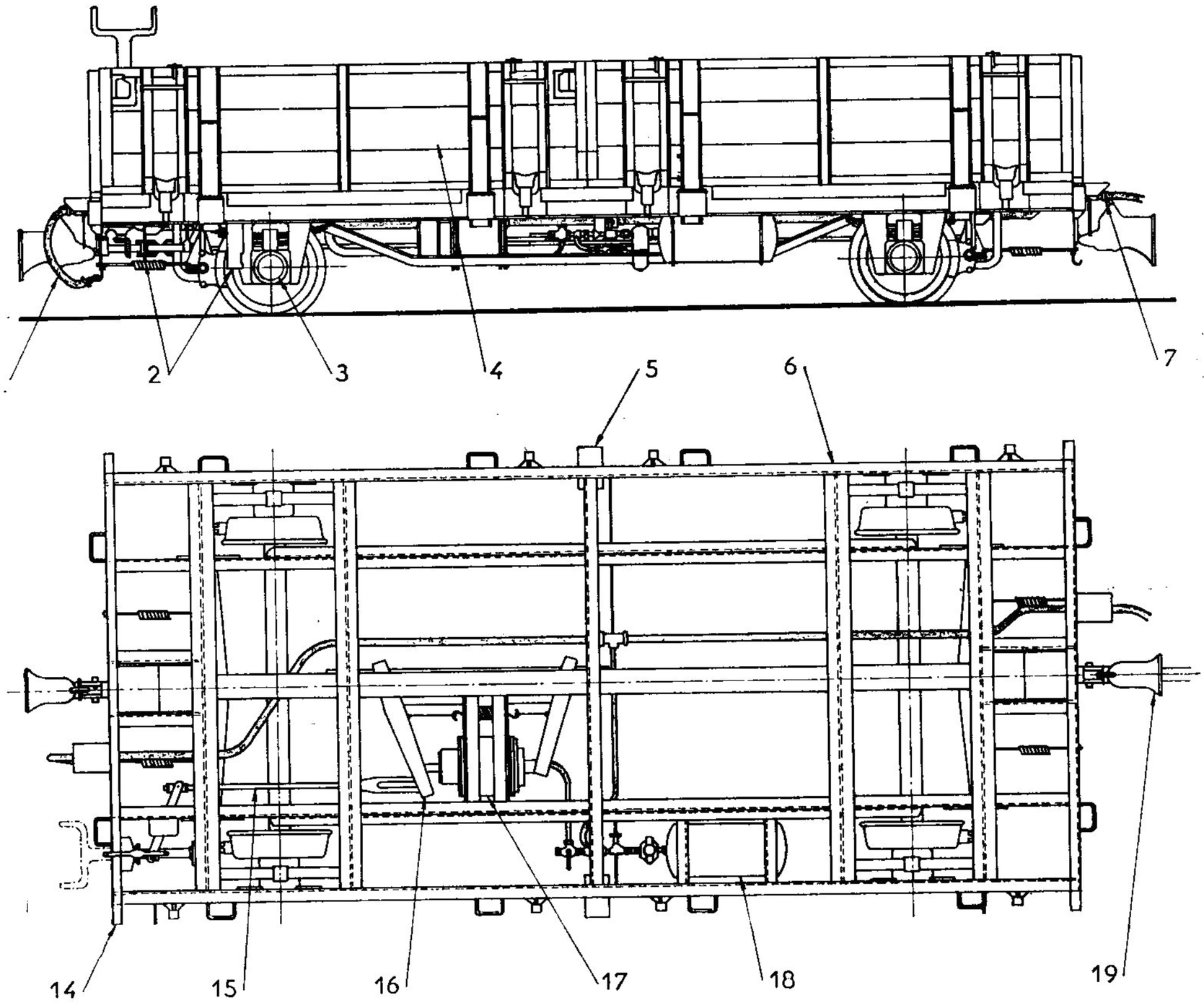
Sur la classification et les caractéristiques des draisines **S.N.C.F.**

par M. LE GUAY

Einteilung und Merkmale der Draisinen der SNCF

About the classification and caracteristics of the SNCF inspection cars.





REMORQUE TOMBEREAU
de 10 tonnes, TYPE 60
Echelle : 1/43

1. Demi-accouplement.
2. Ensemble de la fixation de la barre d'attelage conduite d'air de 4 m.
3. Essieu monté.
4. Ridelle de côté.
5. Butée de ridelle milieu.
6. Châssis.
7. Robinet RDD 20.
8. Tringle d'écartement.
9. Rancher de ridelle de côté.
10. Ridelle de bout.
11. Biellette de manœuvre.
12. Bielle de suspension des sabots.
13. Palonnier transversal.
14. Bielle de ridelle extrémité.
15. Bielle de commande du frein à vis.
16. Balancier.
17. Cylindre de frein.
18. Réservoir de 25 litres.
19. Attelage automatique.

C. — **VÉHICULES REMORQUÉS**

WAGONS OU REMORQUES

— Sont appelés "remorques" tous les véhicules de transport, wagons exceptés, susceptibles d'être attelés à une draisine ou à un tracteur rail ou rail-route.

— L'attelage des remorques se fait généralement à l'aide d'une barre d'attelage, soit pleine, soit en tubes, d'une longueur pouvant varier de 0,50 m à 6 m selon les engins et la nature des chargements.

Classification :

Les éléments de classification des remorques sont déterminés par la constitution du châssis et des organes de roulement (montage et diamètre des roues et empattement).

A partir de ces éléments, les remorques sont classées en deux groupes comprenant :

Groupe 1

— les remorques avec châssis propre sur essieux tournants et à roues d'un diamètre inférieur à 400 mm ou empattement inférieur à 2 mètres ;

— les remorques avec ou sans châssis propre sur lorrys à roues d'un diamètre inférieur à 280 mm ou d'empattement inférieur à 600 mm.

Groupe 2

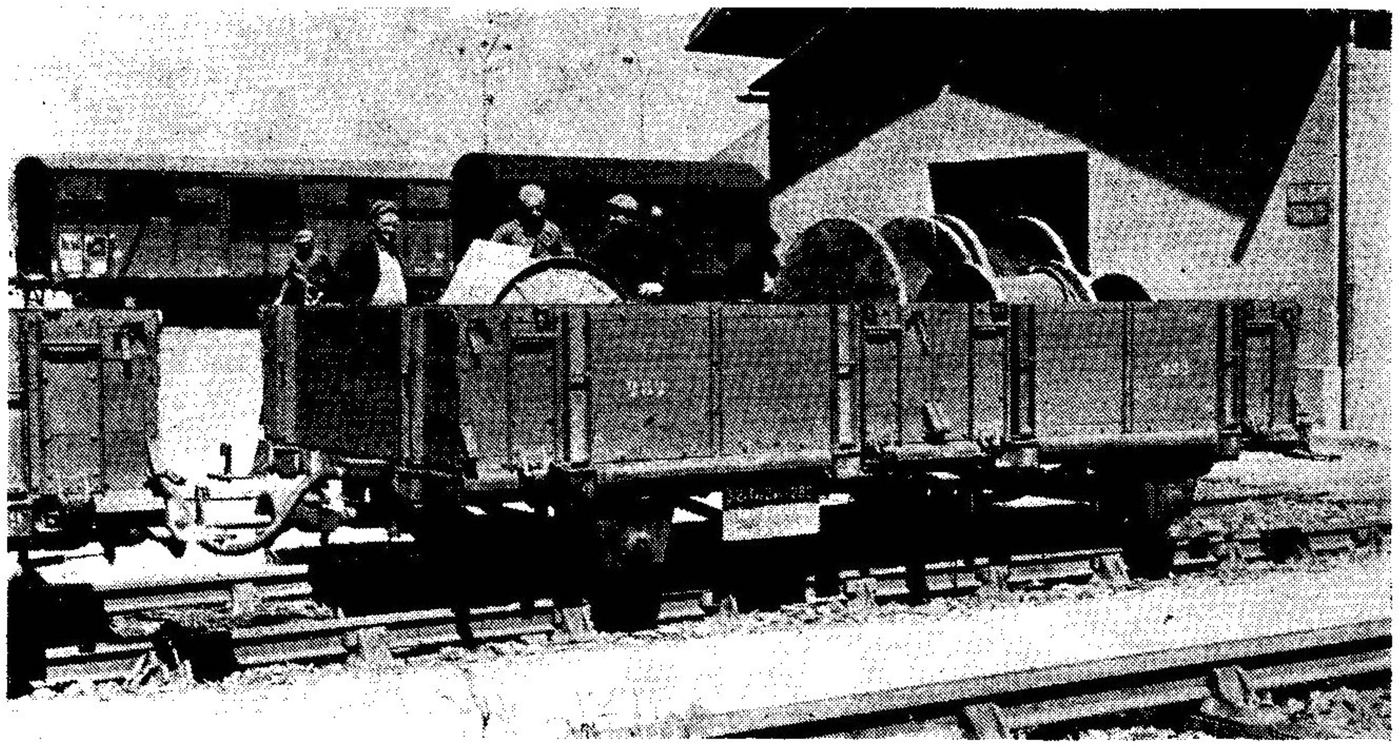
— les remorques avec châssis propre sur essieux tournants, à roues d'un diamètre égal ou supérieur à 400 mm et empattement égal ou supérieur à 2 mètres ;

— les remorques avec ou sans châssis propre sur lorrys à roues d'un diamètre égal ou supérieur à 280 mm, d'empattement égal ou supérieur à 600 mm.

Les types de remorques les plus fréquemment utilisés sont :

a) **Caisses-tombereaux**

Les remorques caisses - tombereaux sont constituées par une caisse en bois ou métallique à ridelles abattantes et à bouts démontables, montée sur lorrys ou sur essieux tournants.



Cliché
Loco-Revue.

Ci-contre : Tombereau de 10 t, type 60 du dépôt d'AURAY.

Ci-dessous : Dilorry unifié avant montage de la traverse pivotante.

b) **Remorques transportant du personnel**

Toutes ces remorques doivent être du groupe 2 défini ci-dessus.

Les remorques utilisées normalement doivent être carrossées, aménagées avec des bancs et munies d'un frein à main manœuvrable de l'intérieur. Le nombre maximum d'agents pouvant y être admis doit être inscrit à l'intérieur.

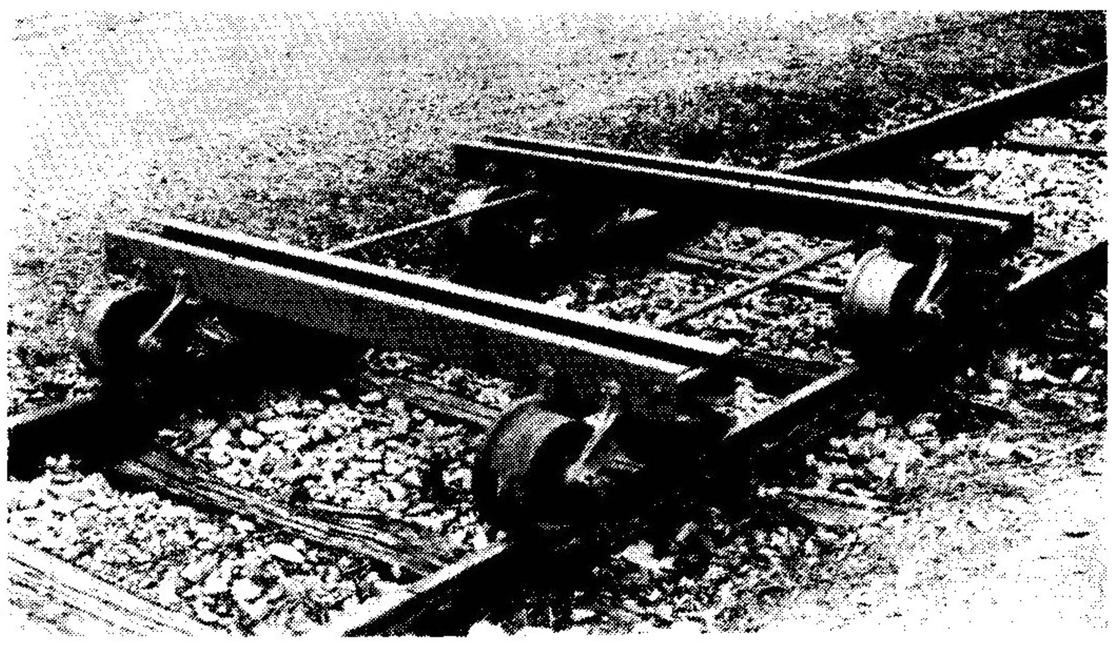
c) **Bennes basculantes**

Les remorques à bennes basculantes comportent une ou deux bennes sur un châssis lui-même monté sur des lorrys ou sur des essieux tournants.

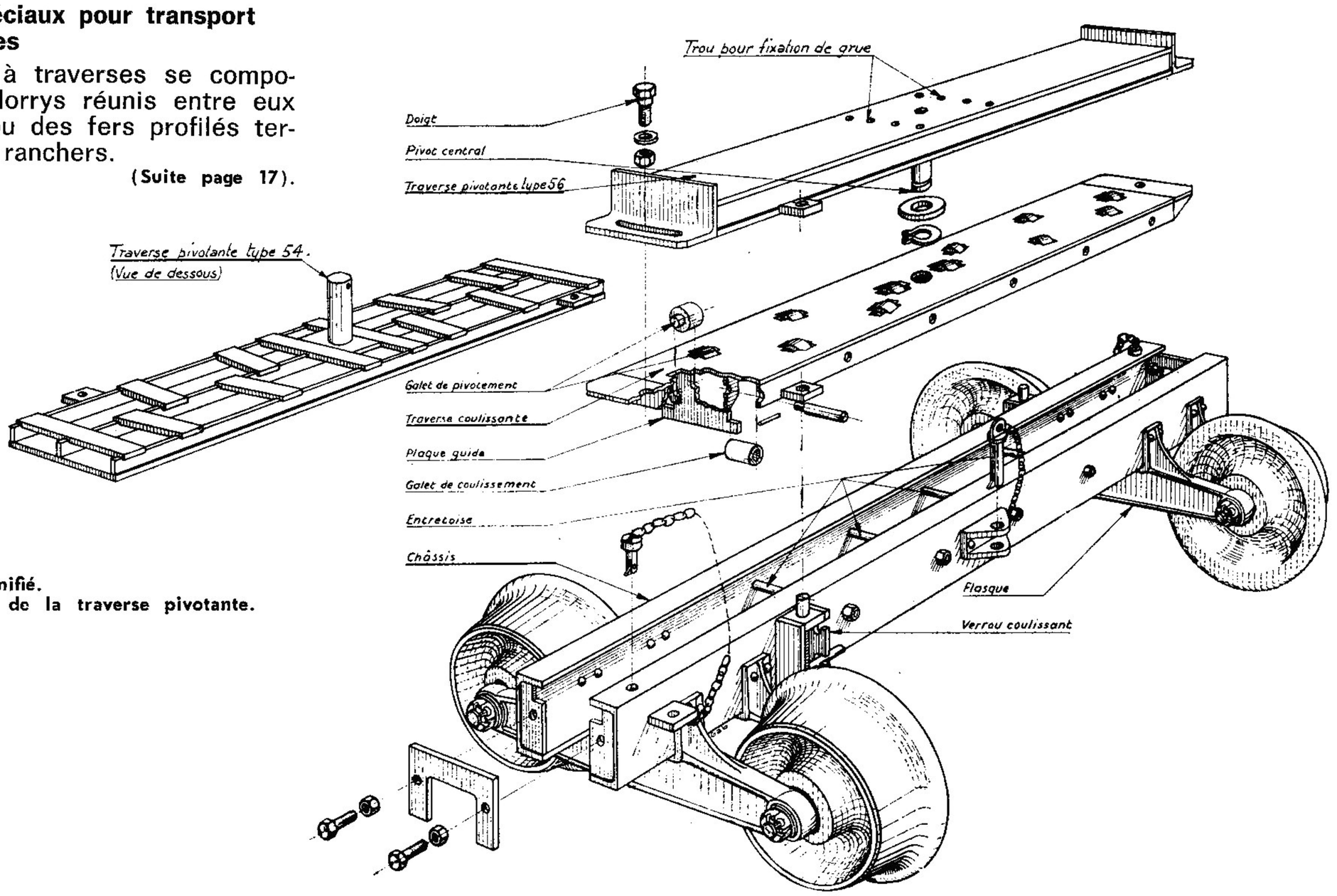
d) **Châssis spéciaux pour transport des traverses**

Les châssis à traverses se composent de deux lorrys réunis entre eux par des rails ou des fers profilés terminés par des ranchers.

(Suite page 17).

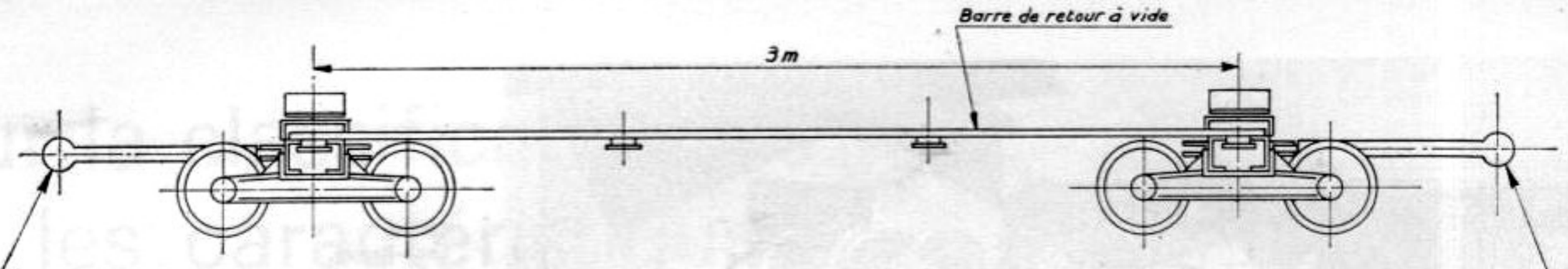


Document
La Vie du Rail.

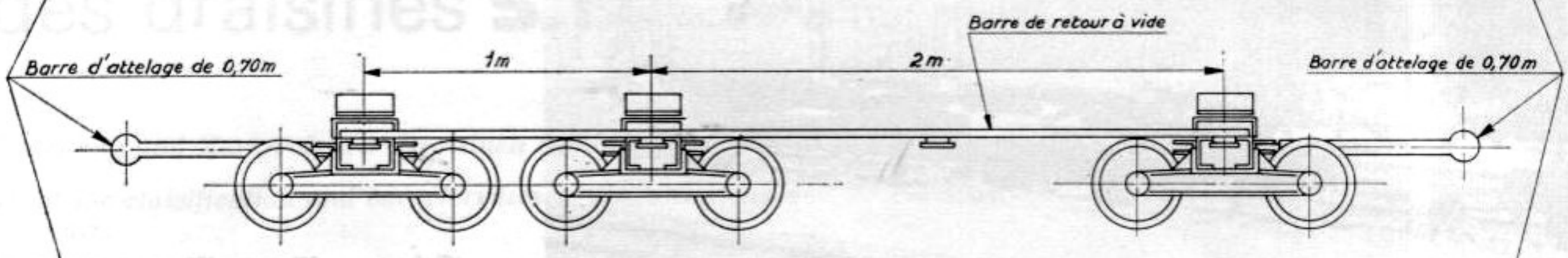


Lorry remorqué unifié.
Détail de montage de la traverse pivotante.

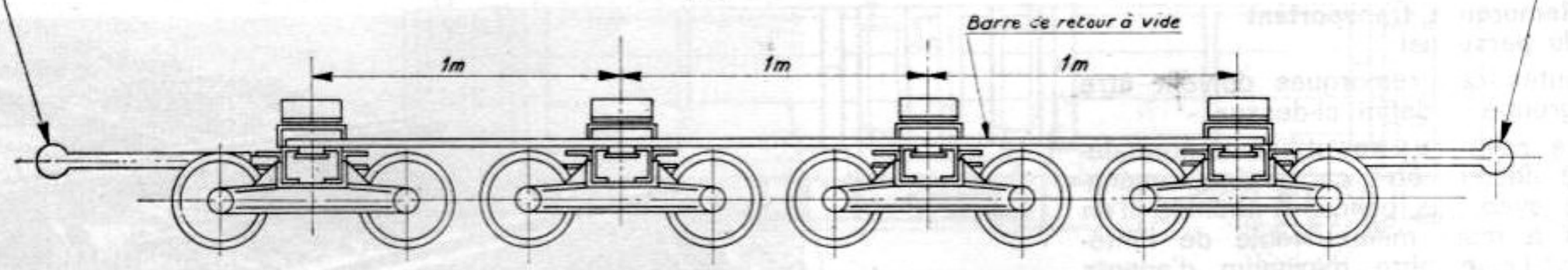
DILORY



TRILORY



QUADRILORY



LORRYS REMORQUES UNIFIÉS - (Retour à vide).

En position travail les Lorrys sont espacés par des barres d'accouplement de 6 mètres. Les barres d'attelages sont choisies en fonction du chargement.

CLASSIFICATION ET CARACTÉRISTIQUES DES REMORQUES

Groupe	CODE DE DÉSIGNATION	NATURE - MARQUE - TYPE	TARE	CHARGE UTILE	CAPACITÉ	OBSERVATIONS
			(t)	(t)	(m^3)	(1) Code de désignation complété par la lettre W lorsque freiné à l'air - et la lettre M lorsque le dispositif "Plaine-Montagne" existe.
1	Tlc 2 (1)	Remorques-tombereaux sur lorrys Collet.	1,100	6	3,2	(2) Lce : élément extrême à traverse pivotante. Lci 1 : élément intermédiaire à traverse roulante. Lci 2 : élément intermédiaire à traverse roulante et pivotante.
—	Blc (1)	Bennes basculantes sur lorrys Collet	2,700	10	6	
—	Clc (1)	Châssis à traverses sur lorrys Collet ...	0,900	10		
		Lorrys Collet	0,250	7,5		
—	Lce et Lci 2 (2)	utilisés en dilorry	0,550	15		
—	Lce (2)	utilisés en trilorry	0,800	2,5		
—	Lce et Lci 1 (2)	utilisés en quadrilorry	1,050	30		
2		REMORQUES-TOMBEREAUX SUR ESSIEUX TOURNANTS				(1) voir ci-dessus à (1).
—	Tec 1 (1)	Campagne	1,200	6	2,8	(3) Code de désignation complêté par la lettre " S " surent le fonctionnement lorsque ces remorques asnormal des circuits de voie.
—	Tec 2 (1)	Campagne	2	10	3	
—	Tec 3 (1)	Campagne	4	10	3,7	
—	Tec 4 (1) (3)	Campagne et De Dietrich	4,500	10	4,8	
—	Ted (1) (3)	Decauville	4	15	2,8	
—	Teb 1	Billard (anciennes draisines)	2,500	4,5	5	
—	Teb 2	Billard (anciennes draisines)	4	10	5	
—	Tep	Petolat	4	10	3,7	
—	Tea 1 (1) (3)	A.L.	4	10	3,7	
—	Te 1	LINKE	2,800	10	6	
—	Teu 1 (1) (3)	Unifiée	4	8	5,5	
—	Teu 2 (1) (3)	Unifiée	4	10	5,5	
		REMORQUES AMÉNAGÉES POUR TRANSPORT DU PERSONNEL				
2	Keb	Billard (anciennes draisines)	4	2		
		BENNES BASCULANTES SUR ESSIEUX TOURNANTS				
2	Be (3)	Sud-Ouest	6,100	9	6,4	
	Blu	Bennes basculantes sur lorrys unifiés ...	2,900	10	6	
	Clu	Châssis à traverses sur lorrys unifiés ...	1,100	10		
		Lorrys unifiés	0,380	7,5		
	Lu	utilisés en dilorry	0,800	15		
		utilisés en trilorry	1,200	22,5		
		utilisés en quadrilorry	1,600	30		

Extraits de l'I.G. VB 41d nº 2 (2 août 1961).

e) **Dilorrys, trilorrys et quadrilorrys**

Ces ensembles sont constitués de deux, trois ou quatre lorrys spéciaux utilisés exclusivement pour le transport des rails.

Les dilorrys, trilorrys et quadrilorrys non unifiés comportent des lorrys d'extrémité à traverses pivotantes, avec un lorry médian à traverse roulante pour les trilorrys ; ou deux lorrys médians à traverse roulante et pivotante pour les quadrilorrys.

Les dilorrys, trilorrys et quadrilorrys unifiés comportent des éléments identiques dont la traverse supérieure peut être rendue à volonté fixe, pivotante ou pivotante et roulante à la fois.

Certains éléments sont munis de potences à palans pour le chargement et le déchargement des rails.

Identification :

Les remorques sont identifiées par une marque d'immatriculation composée de :

— un chiffre (de 1 à 6) encadré, correspondant à l'indice de la région d'affectation ;

— un chiffre (1 ou 2), correspondant au groupe de classification ;

— un groupe de lettres correspondant au code de désignation de la remorque (nature et constitution) ;

— un groupe de chiffres correspondant au numéro d'ordre donné par la région d'affectation et pris dans une série continue par type de remorque.

Exemple : [1] 2 - Teu2ws - 48.
[1] correspond à la région Est.
2 correspond au groupe 2.

Teu2ws correspond à tombereau unifié de 10 t sur essieux tournants type "chemin de fer" équipé avec frein à air shunté normalement à 4 t.

48 correspond au numéro d'ordre attribué par la région Est et pris dans la série des remorques-tombereaux.

Peinture :

Les remorques sont peintes en noir pour les châssis et organes de roulement et en gris foncé pour les parties situées au-dessus du châssis.

Inscriptions :

Chaque remorque porte à gauche, sur chaque face latérale, sur la partie fixe de la caisse ou sur le châssis, la marque d'immatriculation, la tare, la charge utile, le poids frein maximum et, éventuellement, la capacité en lettres et chiffres blancs de 50 mm sur fond noir.

□ (groupe-code) n°
Tare .... t
C.U. .... t
PF maxi .... t
Cap. .... m³

La marque d'immatriculation est reproduite à l'avant et à l'arrière en lettres et chiffres de 60 mm de hauteur.

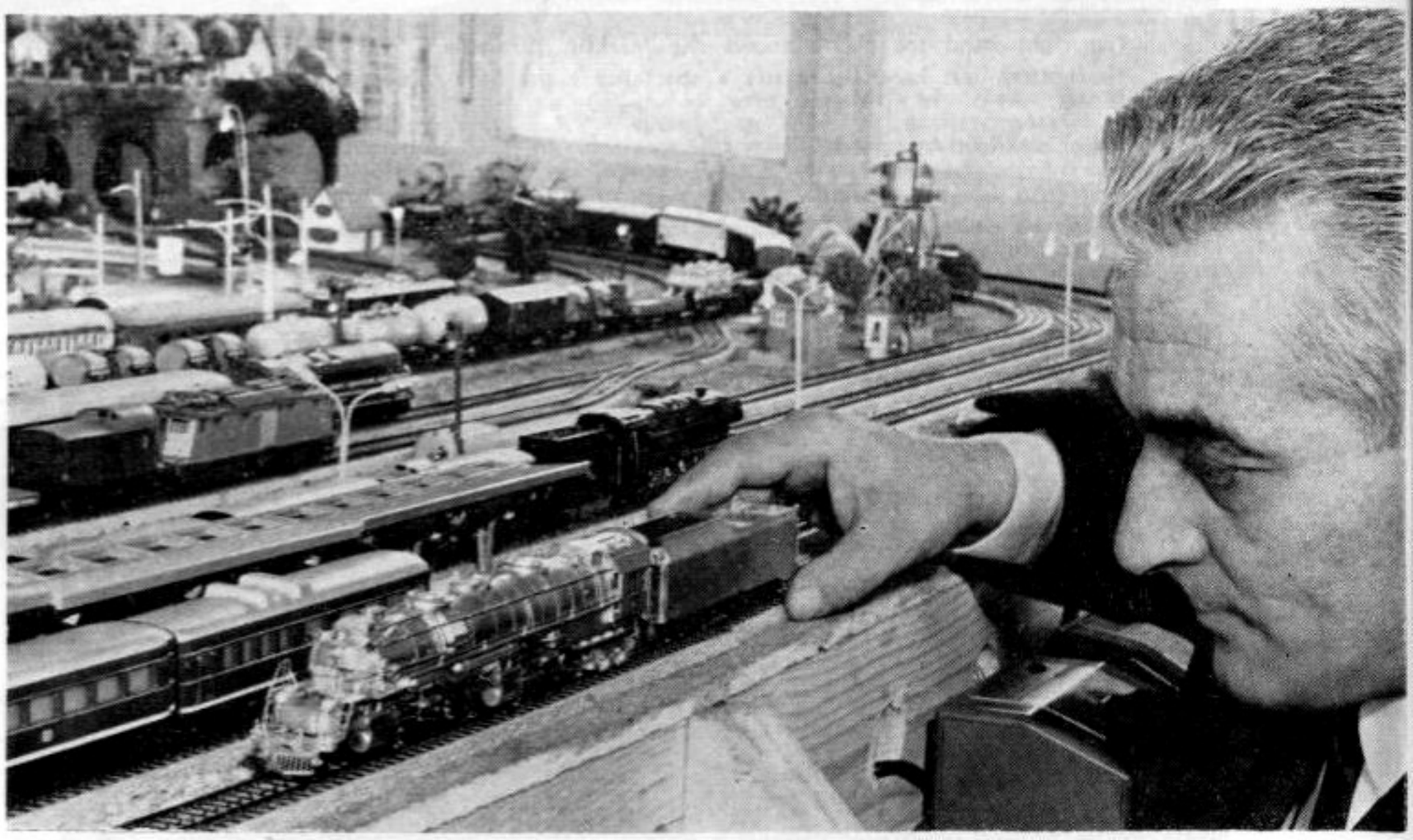
Sur les éléments des dilorrys, trilorrys et quadrilorrys, les inscriptions sont portées sur les deux faces du châssis.

☆

un important réseau en "HO" à Asti

An important layout in HO-gauge at Asti.

Eine grosse HO-Anlage in Asti.



Monsieur Domeniconi admirant sa dernière acquisition : une superbe 2-8-8-4 B & O de Akane.

Mr Domeniconi in admiration of his last purchase, a magnificent 2-8-8-4 of the B & O made by Akane.

Herr Domeniconi beim Ausprobieren seines neuesten Modells.

M. Domeniconi, comme beaucoup de collectionneurs, a construit son réseau principalement pour servir de support à ses modèles et pouvoir faire évoluer quand bon lui semble ses longues compositions de trains.

Le tracé du circuit est donc relativement simple et comporte un maximum de voies en gare pour stationner des rames toutes prêtes.

Le plateau support est constitué de trois panneaux démontables pour faciliter un transport éventuel. Toutes les liaisons électriques entre les panneaux sont effectuées par prises à broches multiples.

Les cinq circuits principaux du tracé de voie, comme toutes les installations annexes, sont alimentés par des transfos particuliers et contrôlés de façon indépendante. Dix transformateurs Märklin de 30 W chacun sont ainsi utilisés pour les différents circuits de voie ainsi qu'un auto-transfo de 500 W qui alimente les quelque 500 ampoules miniature des divers éclairages du réseau.

Une dizaine de trains peuvent tourner ensemble sans inconvénients pendant qu'un trolleybus Eheim effectue ses navettes.

Le matériel roulant compte actuellement 22 locomotives et autorails, 40 voitures voyageurs et 170 wagons marchandises des marques Märklin, Pocher, Liliput, Electrotren et SMCF.

Certainement, cette installation représente un travail non négligeable et l'on conçoit que de nombreuses voies soient nécessaires pour garer tout le matériel évoqué. Cependant il semble que dans un tel cas, et en égard aux

PERFORMANCES

Essais effectués sur une machine neuve non rodée et sans retouche de la lubrification.

A. — Consommation

Machine seule, démarrage	2	V/160 mA
— sous	12	V/240 mA
— —	14	V/250 mA*
Machine avec 4 voitures HORNBY à bogies : démarrage	3,5	V/250 mA
sous	12	V/300 mA
—	14	V/320 mA*

* Tension supérieure de 2 V à celle d'emploi normal recommandée par le fabricant.

B. — Vitesse

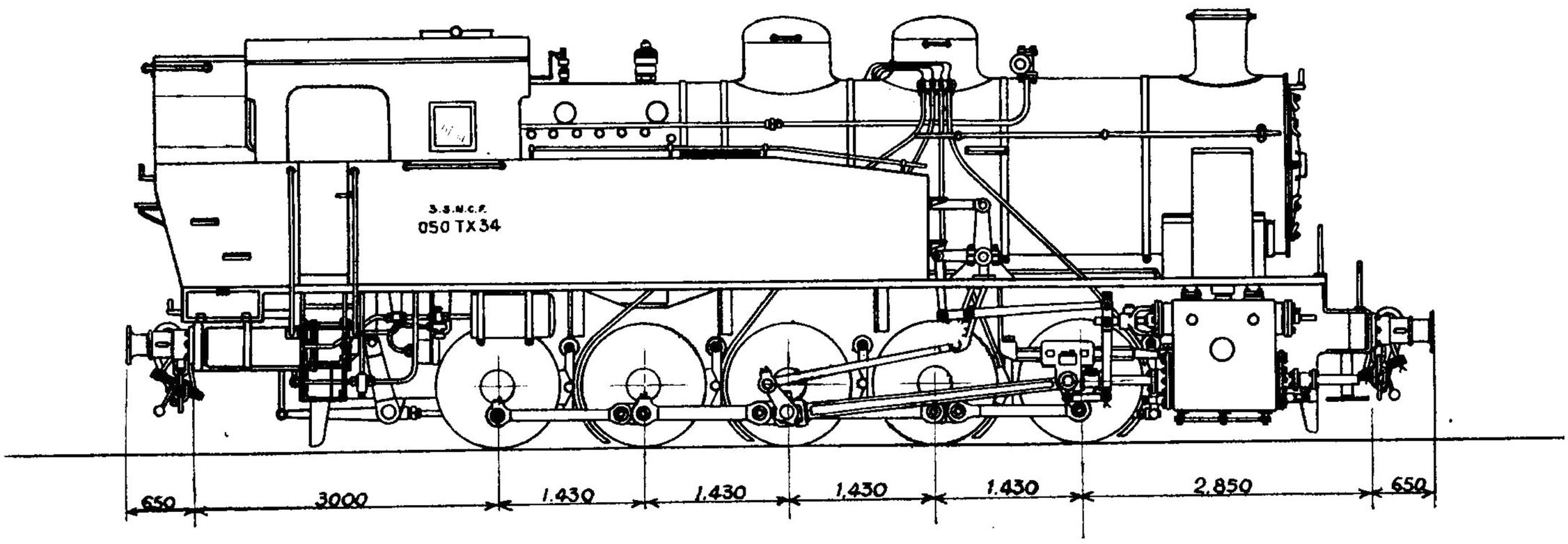
Machine seule	sous 12 V	78 cm/s	(244 km/h réels)
Machine avec 4 voitures	sous 12 V	72 cm/s	(225 km/h réels)

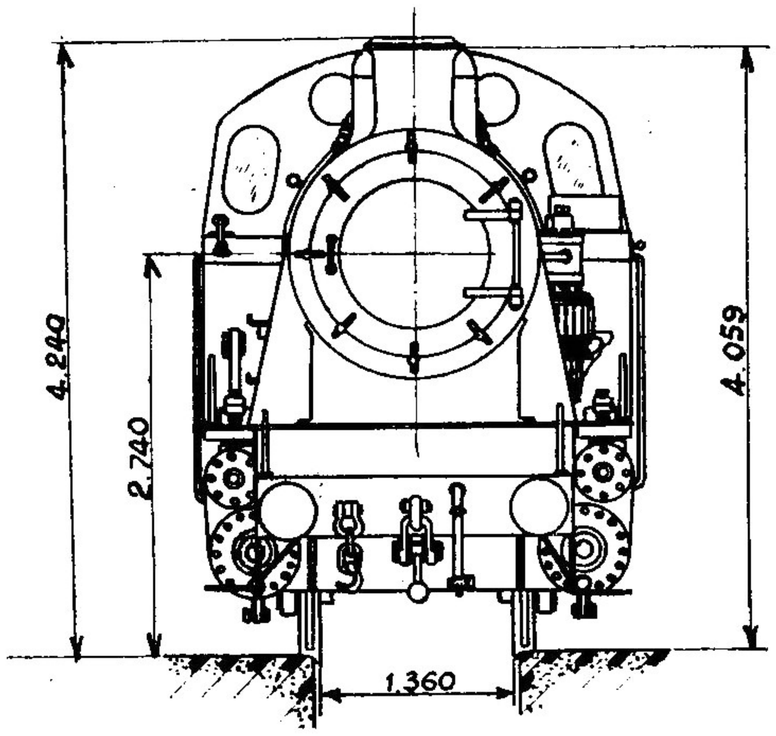
C. — Puissance au crochet

	Moteur en avant	Moteur en arrière
En palier	165 g	180 g
En rampe de 5 grades (8,7 %)	130 g	140 g
En rampe de 10 grades (17,6 %)	90 g	100 g

Les chiffres précédents font apparaître immédiatement que nous avons là un excellent engin de traction dont la puissance sur notre rampe expérimentale de 10 grades est encore très acceptable. Quant à la vitesse maximum, elle est cette fois — contrairement à beaucoup de modèles trop rapides — représentative à l'échelle de celle de la machine réelle reproduite. Toutefois, cette vitesse de pointe n'est pas recommandable sur un réseau modèle dont les dimensions ne sont pas à l'échelle du grand train.

Nous sommes particulièrement heureux d'avoir pu présenter à nos lecteurs dans ce premier numéro de l'année 1967 un excellent modèle typiquement français et représentant une des plus brillantes vedettes du rail. Nous pensons qu'il recevra un accueil enthousiaste et constituera un cadeau apprécié à l'occasion de cette annnée nouvelle.





LE PLAN DU MOIS

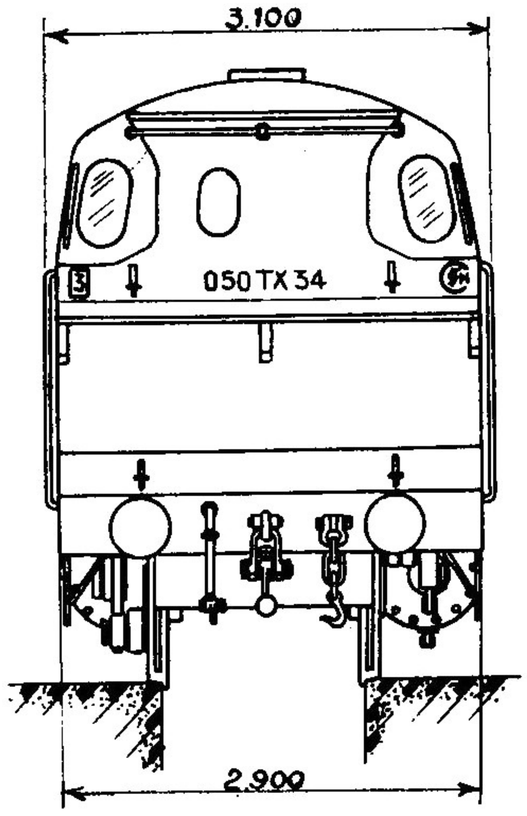
ECHELLE : HO - 1/87

locomotive 050 TX

" prise de guerre " série 1 à 37

Locomotives 050 TX " prise de guerre ", série 1 à 37.

19 machines affectées à la région OUEST et 18 au SUD-EST, à présent toutes amorties.



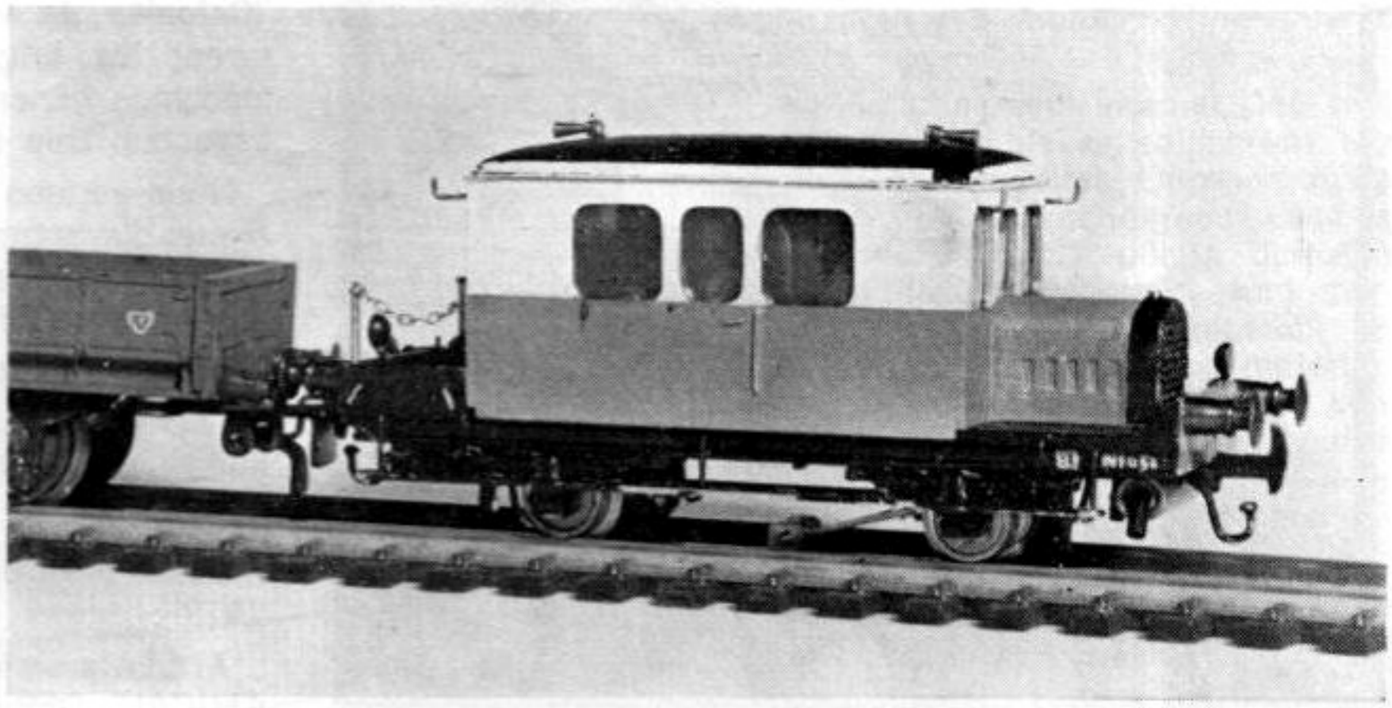
A PROPOS DE DRAISINES

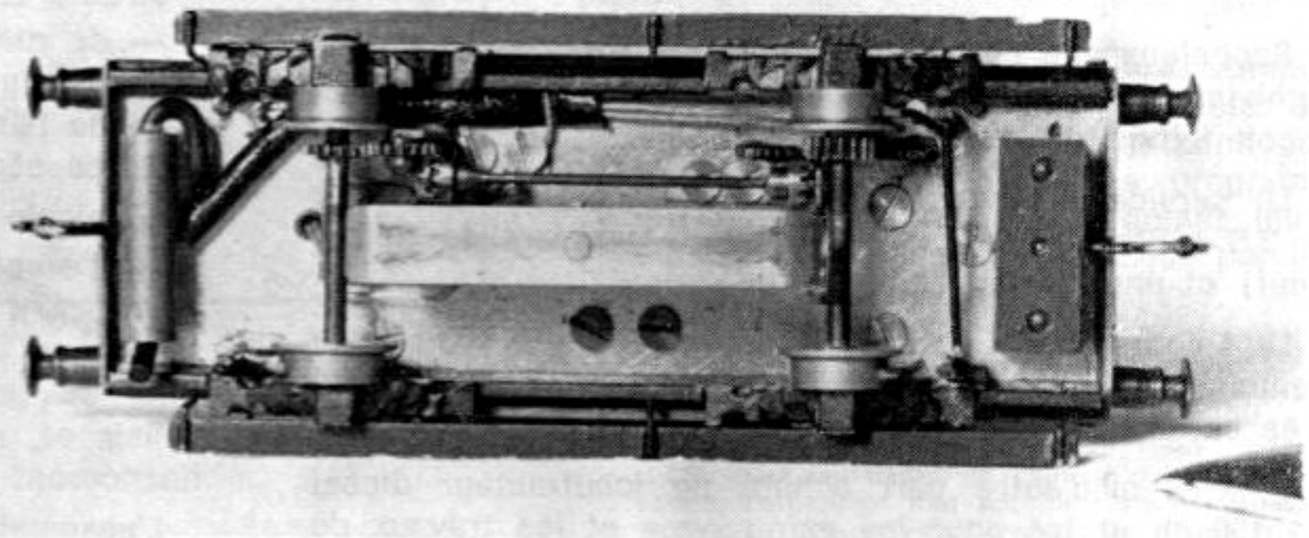
L'article de M. Le Guay sur les draisines et engins assimilés est une occasion trop bonne pour que nous n'en profitions ! Voici donc cette fois à l'échelle HO un pittoresque engin, type D 50. D 3 SNCF, qui se caractérise par un équipement mécanique comprenant une boite de transmission à deux vitesses. L'ensemble a été construit de toutes pièces par M. Naigeon de l'AMFI et pourrait être l'œuvre d'un horloger. La caisse est en métal, la toiture en bois. Le moteur est également de fabrication maison. Un inverseur manuel permet d'adapter le sens de marche de l'engin à la polarité de la voie. Le changement de rapport d'engrenages se fait aussi à la main par translation d'un harnais d'engrenages.

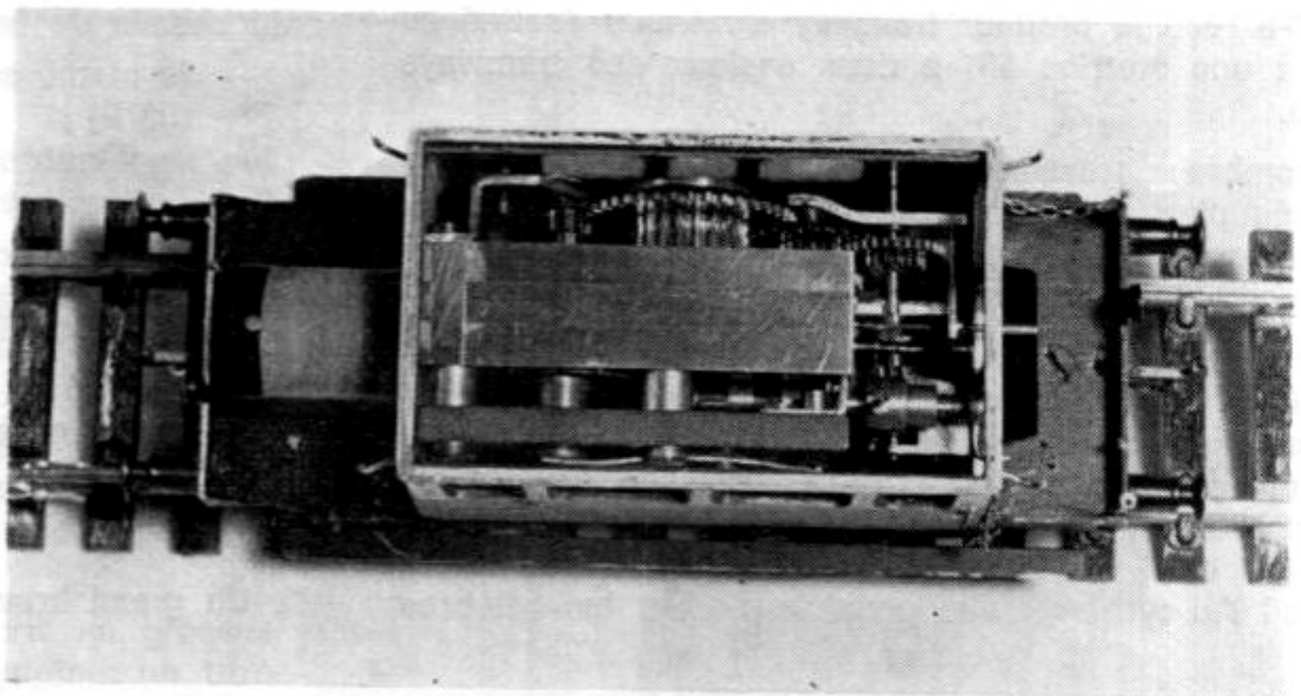
Avis aux amateurs et nos félicitations à M. Naigeon pour la réussite de cet engin intéressant qui trop rarement retient l'attention des modélistes.

A very good HO reproduction of a SNCF track motor car, which distinguishes itself by a mechanical equipement including a double speed gear box. The all of this model has been built by Mr Naigeon of the AMFI society. The body is all metal, the roof in wood and the motor is entirely home made.

Diese nette HO-Draisine hat ein Mi:glied der AMFI, Herr Naigeon, in allen Teilen selbst gebaut. Das Modell besitzt eine Zweigangschaltung.







Clichés Loco-Revue

Les prochaines Floralies Internationales d'Orléans

et les chemins de fer modèle

A l'occasion des Floralies internationales d'Orléans, l'Association des modélistes ferroviaires du Centre organise, du 20 mai au 18 juin inclus, une grande exposition nationale de modélisme qui se tiendra dans la salle des Carmes, située au centre-ville.

Cette exposition comprendra des réseaux, des modèles de machines, des collections, des tableaux, des photographies, peintures, médailles, etc.

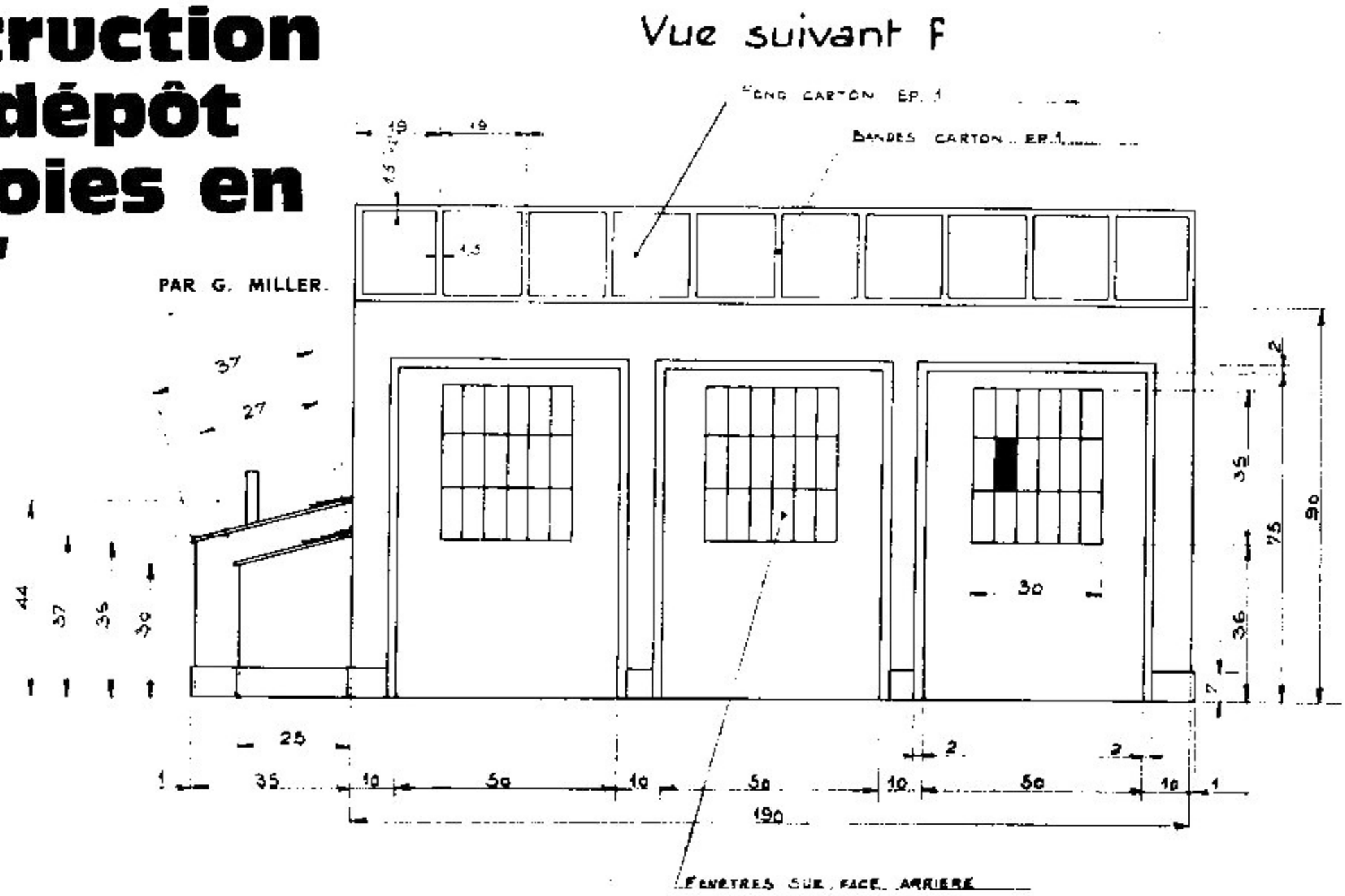
D'ores et déjà il est fait appel à toutes les associations, clubs ou modélistes individuels qui voudront bien participer à cette exposition.

Se mettre en rapport soit avec le président : M. Schwaederlé, 21, rue des Charretiers, ou le secretaire : M. Goussu, 2, rue du Cheval-Rouge, à Orléans, pour la modalité des envois, délais ou tous autres renseignements.

construction d'un dépôt à 3 voies en "HO"

PAR G. MILLER.

(Voir page suivante).



Echelle : 1/172 (pour le HO, multiplier les dimensions du dessin par 2).